

## DE AFLEIDINGSVAART.

door **Raymond VANCRAEYNEST**

### 1. Enkele voorafgaande beschouwingen.

Wie weet er nu nog wat de afleidingsvaart was? Waar lag ze? Ikzelf heb ze nooit volledig in uitbating gezien. Naar mijn weten bestaan er heden nog twee zaken die eraan herinneren : de stalen boogbrug van de de Smet de Naeyerlaan en de duiker aan de Conterdamsluis.

De afwatering van de streek rond Oostende is altijd een probleem geweest, vooral sinds het beleg van de stad (1601-1604). Bovendien was de afwatering altijd nauw verbonden met het onderhoud van de diepten in de haven.

De St.Catharinakreek liep ten zuiden van de stad in de geul (ongeveer waar nu het zeestation staat) en had vele vertakkingen ten zuidwesten en ten westen van de stad tot aan de duinen en de Steense dijk. Andreas Lanczweert kreeg van keizerin Maria Theresia de toelating in 1744 een dam op te werpen (daar waar de huidige Kapellebrug ligt) om gans dat gebied in te polderen. Natuurlijk moest het regenwater van dat gebied verder kunnen afvloeien.

Daartoe werd een kleine sluis gebouwd op het einde van die dijk. Maria Theresia verleende op 9 mei 1744 een octrooi waarin vermeld stond dat het water in de grachten van de ingedijkte polder altijd 2 voet lager moest staan dan het maailand, maar toch steeds hoog genoeg om de vestinggrachten van water te voorzien. Dat gebeurde langs de kleine sluis bij de schans Babylone genoemd (1).

Tijdens de Franse bezetting werden nieuwe havenwerken te Oostende uitgevoerd. Door het besluit van 24 Messidor jaar XI (13 juli 1803) werd o.m. vermeld, dat benevens werken aan de oostelijke en de westelijke havendijken, de grote kreek (de Gauweloze) zou afgesloten worden, dat er een spuikom met spuisluis zou gebouwd worden en dat er over die sluis een brug zou gebouwd worden (2).

Al die werken zouden betaald worden door de verkoop van de schorrelanden in de Snaaskerkepolder en in de Gauwelozepolder. Ze werden uitgevoerd in 1808 en 1809 (3).

Op 21 april 1810 liet de Staatsraad uit Parijs weten aan de prefect van het Leiedepartement Chauvelin dat de werken nog in datzelfde jaar moesten voltooid zijn en betaald met de opbrengsten van de 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> verkoop van de schorrelanden (4).

Het was ingenieur Raffeneau uit Rijsel van het korps van Bruggen en Wegen die deze gigantische werken leidde. Hij had op 15 september 1806 aan de Handelskamer laten weten dat de 1<sup>ste</sup> steen van de spuisluis zou gelegd worden op 20 september 1806, waarschijnlijk door de prefect van het Leiedepartement Chauvelin. Deze liet uit Brugge aan de Handelskamer weten dat op 15 Germinal e.k. (05 april 1805) de aanbesteding zou doorgaan voor de bouw van de spuisluis en van de brug over die sluis.

Ingenieur Raffeneau liet op 19 september 1806 aan de voorzitter van de Handelskamer Serruys weten dat de 1<sup>ste</sup> steen van de spuisluis zou gelegd worden op 25 september 1806 (5).

Na Waterloo werden hier de Fransen vervangen door de Hollanders of beter gezegd Zuid-Nederland werd opnieuw verenigd met Noord-Nederland onder het bestuur van Koning Willem I.

## 2. De havenwerken uitgevoerd onder koning Willem I

In Den Haag werden de nieuwe havenwerken voor Oostende ernstig genomen. Die bestonden in de bouw van een nieuwe toegangssluis voor de oude handelsdokken, het graven van een vaart tussen de handelsdokken en de vaart naar Brugge, verder de afleidingsvaart genoemd. Tenslotte, de Blauwe Sluis aan de Zandvoorde-polder zou verbonden worden door het graven van een nieuwe vaart met de oude grotendeels afgebroken sluizen van Slijkens. Het laatste deel hiervan wordt verder de Camerlinx-vaart genoemd. Het zou een ingewikkelde zaak worden omdat de Camerlinx de afleidingsvaart moest kruisen en ook de aanwezigheid van de spuikom van de Franse sluis bemoeilijkte het graven van de afleidingsvaart.

De bouw van de nieuwe zeesluis was van groot belang.

De bestaande sluis gebouwd onder keizerin Maria Theresia was een enkelvoudige sluis, zonder sas. Er kon slechts binnen-en buitengevaren worden bij gelijke waterstand in de geul en in de dokken.

In die dokken werd dus telkens een laag slib afgezet en de gevreesde paalworm ondermijnde de houten kaaimuren zodat deze na enige tijd met instorting bedreigd werden.

Door het bouwen van een nieuwe sluis met sas moest er niet gewacht worden op gelijke waterstand en kon het binnendringen van zeewater praktisch vermeden worden. De afleidingsvaart zou zorgen voor de voeding van de dokken met zoet water uit de Brugse vaart en zou aan de binnenschepen een gemakkelijke toegang tot de vaart naar Brugge bezorgen.

Op 27 augustus 1818 werden door het Ministerie van Waterstaat en Openbare Werken uit Den Haag tekeningen en lastenboeken opgestuurd aan de gouverneur van West-Vlaanderen alsook affiches voor de aanbesteding. Op 29 augustus volgden uit Den Haag de ramingen en de lastenboeken voor de bouw van het afwateringskanaal (Camerlinx) vanaf de Blauwe Sluis naar het oud sas van Slijkens, ook voor de bouw van de sluis en het nieuw kanaal en de afbraak van de huidige sluis van de handelsdokken (6).

## 3. De afleidingsvaart

Volgens de onderrichtingen uit Den Haag van 17 augustus 1818 zou het graven van de afleidingsvaart bestaan uit 3 delen:

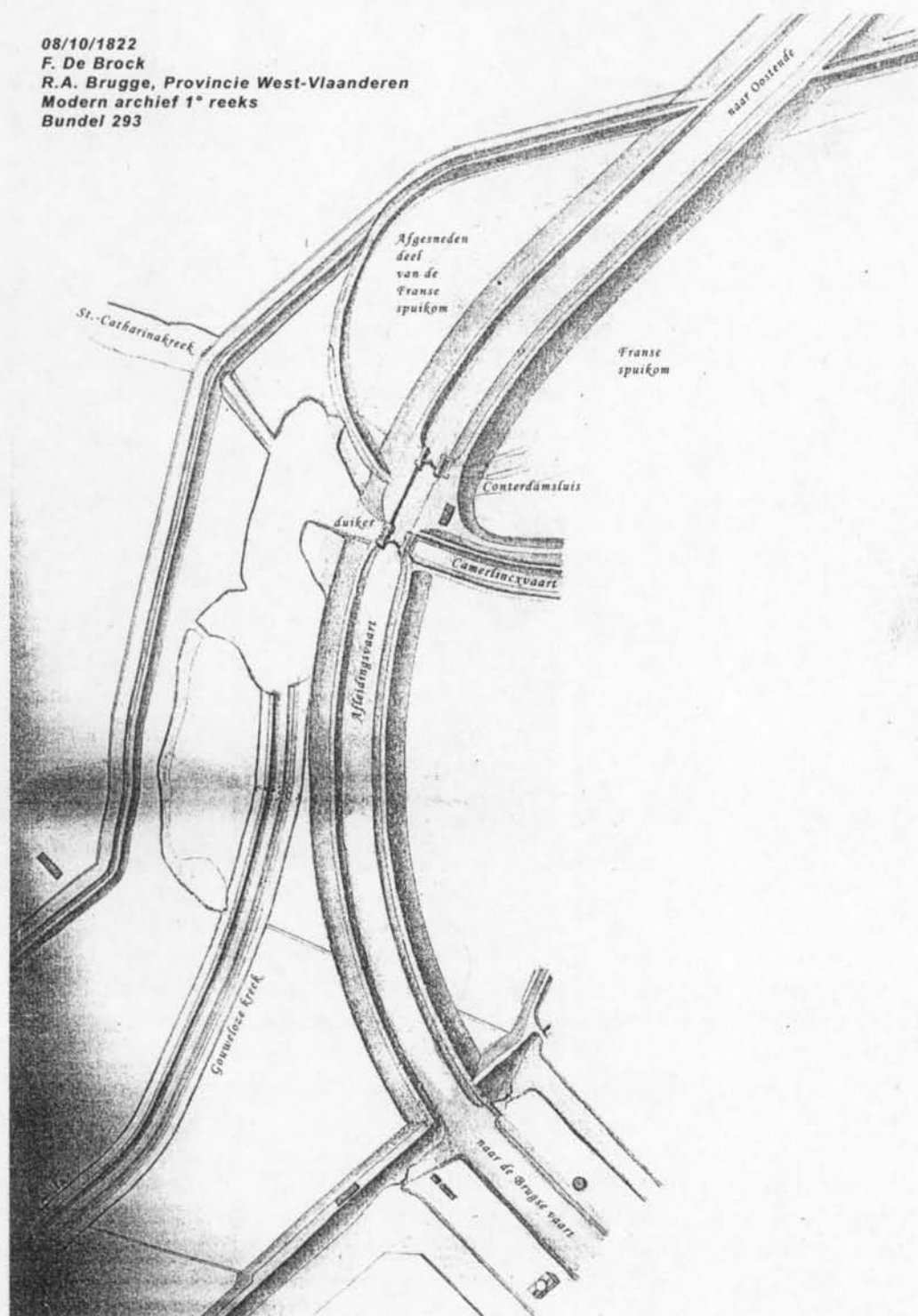
- 1) het uitdiepen van de Molenvaart (het vroegere kanaal van Legillon en het latere sasdok);
- 2) het graven van een vaart vanaf het uiteinde van de Molenvaart tot aan de stadsgrachten van Oostende;
- 3) de stadsgracht verbinden met het handelsdok en de Amerikaanse kreek afdammen en in het handelsdok een geul graven naar de nieuwe in aanbouw zijnde sluis. De diepte was overal 4,32 el, de hoogte van het hoogste waterpeil 17 voet; de bodembreedte was 14 el behalve in het 1<sup>ste</sup> dok waar het 40 el was. De noorddijk van de afleidingsvaart doorheen de spuikom was 2,18 el boven het peil. De aannemer moest rekening houden met de andere aannemer die de sluis bouwde en tevens dat er oesterputten waren die zeewater namen met buizen.

Volgens de openbare aanbesteding van 12 september 1818 werd de uitvoering van de werken voor het 1<sup>ste</sup> lot toegekend aan Fr. Langeveld uit Hardinxveld tegen 10.900 gulden. Het 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> lot werden toegekend aan P. Venis uit Sliedrecht tegen respectievelijk 44.000 en 23.800 gulden.

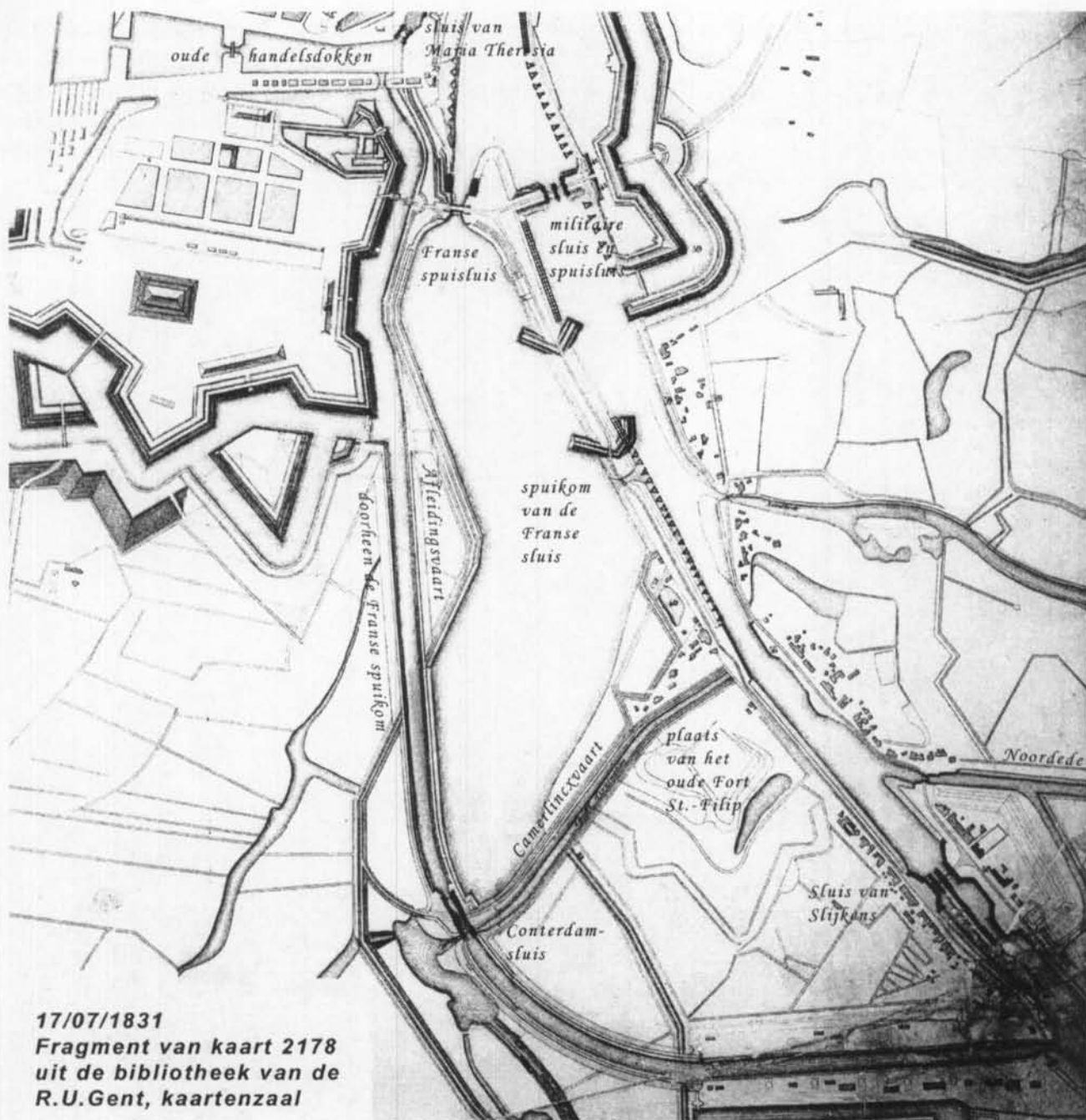
De werken moesten uiterlijk voltooid zijn op 1 november 1819. Voor iedere dag over tijd moest 50 gulden boete betaald worden.

De opdracht ging uit en was ondertekend door de minister van Waterstaat de hertog van Ursel en de plannen werden uitgewerkt door de inspecteur-generaal A.F. Goudriaan te Breda en de hoofdingenieur van het 11<sup>de</sup> district te Brugge F. De Brock. Benevens het graven van de nieuwe afleidingsvaart en het uitwateringskanaal van de Blauwe Sluis naar het oude sas van Slijkens, behelsden ze nog de bouw van een stenen duiker waarvan het bovendeel tevens tot benedensasssluis moest dienen van de sluis die moest gebouwd worden in de afleidingsvaart (Conterdamsluis). Ook de nodige veranderingen moesten aangebracht worden aan de Molensluis die tevens moest voorzien worden van een dubbele ophaalbrug. In de afleidingsvaart moest tijdelijk het nodige voorzien worden om het waterpeil in de Oostendse dokken te kunnen wijzigen(7).

08/10/1822  
F. De Brock  
R.A. Brugge, Provincie West-Vlaanderen  
Modern archief 1<sup>o</sup> reeks  
Bundel 293







#### 4. De Camerlinx.

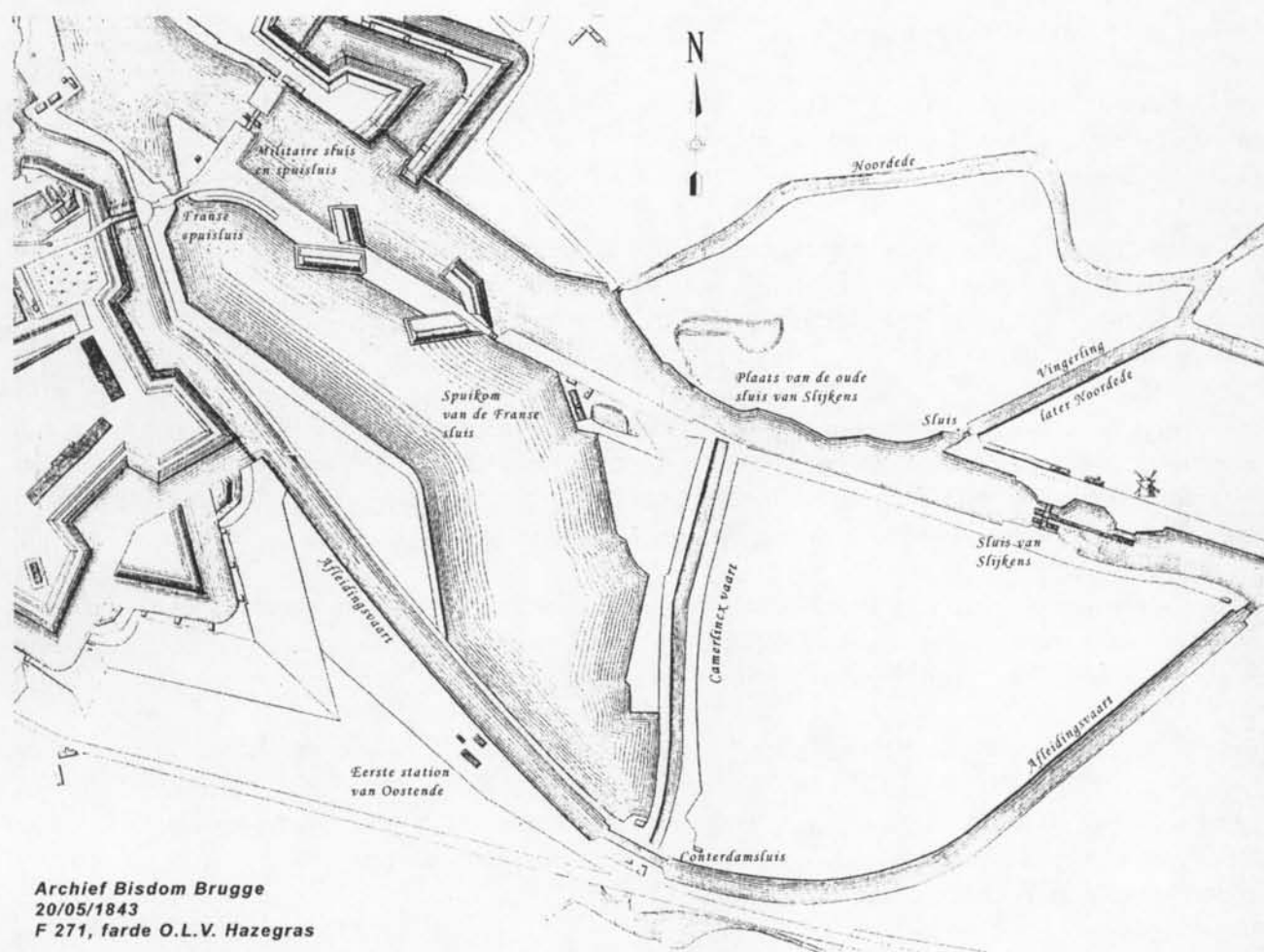
Een andere aanbesteding ging uit van Den Haag op 17 augustus 1818 en had betrekking op het uitwateringskanaal Camerlinx. Dit werk bestond uit 3 delen. Vooreerst het graven van een kanaal vanaf de Blauwe Sluis tot aan de kom achter de dijk van de spuikom. De bodem bij de Blauwe sluis zou 38 duim boven het peil van de vloer van de sluis liggen en 5 duim dalen tot achter de dijk van de spuikom.

De kom achter de dijk zou met de uitwatering van de St.Catherinakreek verenigd worden met bodem op 38 duim boven het peil. Voorts zou er achter de spuikom een afwateringskanaal (Camerlinx) gegraven worden naar de oude sluis van Slijkens met uitzondering van de 66 ellen waar de duiker onder de afleidingsvaart passeert. De diepte ging van 5 duim onder het peil naar 20 duim onder het peil bij het oude sas. De werken werden uitgevoerd door P. Venis en moesten opgeleverd zijn tegen 1 november 1819. Eerst had men eraan gedacht de Amerikaanse kreek, waarin het water van de St.Catharinasluis werd geloosd, met een duiker onder de nieuwe

afleidingsvaart te leiden, maar van dit voornemen werd afgezien. Er werd beslist de St. Catharinakreek te verbinden met de Gauweloze en al het water langs een duiker onder de Conterdamsluis naar de haven te leiden ter hoogte van de oude sluizen van Slijkens. Omdat de werken dringend waren besloot de regering een voorschot van 45.000 gulden te geven (8). Vervolgens moest de stenen duiker zelf gebouwd worden. Hij had 4 openingen van elk 2 ellen wijd, de muren opgetrokken tot de hoogte van de dijk van de vaart en in totaal 12 ellen breed.

De middenpenant en de vloer van de Molensluis moesten uitgebroken worden. Er moesten 500 palen ingeheid worden van den of beuk met 25 duim diameter en 6,5 el lang. Eerst moesten enkele proefpalen ingeheid worden want voor elke el langer kwam er 1,5 gulden bij en voor elke el korter ging er 0,75 gulden af (9).

Op 6 september 1818 begonnen de werken rond de handelsdokken waarover verslag werd uitgebracht door hoofdingenieur De Brock van het 11<sup>de</sup> district van de Waterstaat op 30 april 1821 (10).



## 5. De nieuwe zeesluis

Op 28 september 1818 kwam uit Den Haag het besluit de oude sluis af te breken en een nieuwe te bouwen.

Daartoe moesten 425 palen ingeheid worden met een lengte van ongeveer 6,5 el volgens de noodzakelijkheid.

Bij het begin van de vaart werden o.m. een waterrad en een scheprad opgericht om het water in de handelsdokken op peil te houden (11).

Op 20 april 1819 om 14 uur kwamen Z. Exc. de Gouverneur van West-Vlaanderen, Baron de Loen, ridder van de orde van de Belgische Leeuw, kamerheer van Z.Maj., de heer inspecteur-generaal van de Waterstaat F.A. Goudriaan, ridder in de orde van de Belgische Leeuw en van het erelegioen, vergezeld van de commandanten van de plaats Oostende en van de Genie, de ingenieurs van de Waterstaat, de burgemeester en de schepenen van de stad Oostende, de voorzitters van het Gerechtshof en van de Handelskamer en de commissaris van het district, bijeen bij de grondvesten van de nieuwe sluis gebouwd te Oostende tussen de zee en de handelsdokken, in uitvoering van een besluit van Z.Maj. van 6 april 1818.

De inspecteur-generaal gaf de gouverneur een koperen plaat met opschrift (zie verder) die door hem in een loden doos werd geplaatst die dadelijk werd toegesoldeerd en ingemetseld in een van de noordelijke hoekstenen van de sluis, onder gejuich van de ganse bevolking.

Vandaar gingen de hoogwaardigheidsbekleders naar een banket dat door het stadsbestuur werd aangeboden en waaronder verscheidene toespraken werden gehouden door de gouverneur ter ere van de koning en van de koninklijke familie en door verscheidene gezagdragers op de voorspoed van de stad Oostende (12).

Hier volgt het opschrift op de koperen plaat "Onder de Regeering en op Bevel van Willem den 1en, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje Nassau, Groot Hertog van Luxemburg, enz, enz. werd het groote kanaal van Brugge tot in het koophandelsdok binnen de vesting Ostende verlengd en door deeze sluis tegen het indringen van het zeewater beveiligd.

Hier door wierd de stad van versch water voorzien, de scheepvaart eene gemakkelijke toegang in het dok en verder binnenlands verschaft, het dok tegen volgende opslikkingen en deszelfs houtwerken tegen de vernieling der zeeworm verzekerd.

De Gouverneur der Provincie Baron de Loen legde voor deze sluis met plechtigheid den eersten hoeksteen op den 20 april 1819 in het bijzijn van de Directie van den Waterstaat, onder het Ministerie van Hertog Charles d'Ursel, bijzonder met de uitvoering deezer werken belast, bestaande uit de Inspecteur Generaal van den Waterstaat Ridder A.F. Goudriaan

ende onder deszelfs orders dienende

Hoofdingenieur J. De Brock

Ingenieur B.H. Goudriaan

Aspirant ingenieur M.H.Conrad."

## 6. De afleidingsvaart wordt gegraven

Op 24 november 1819 zond de koninklijke commissaris van het district Oostende aan de gedeputeerde staten van West-Vlaanderen het bericht dat daags te voren om 3 uur in de namiddag de dam die in het kanaal Oostende-Brugge gebouwd was bij de kleine oude Molendorpsluizen doorgebroken was door de druk van het water in het kanaal.



In een oogwenk werd het nieuwe kanaal dat bijna droog stond gevuld met 17 voet water tot aan de duiker. Daar was slechts een lichte tweede dijk onlangs aangelegd in zand die kon wegspoelen en het water doorlaten tot in Oostende. Daar was een laatste onlangs aangelegde dam die het water kon tegenhouden, maar in het ander geval een vrije verbinding tussen de zee en het kanaal kon tot stand brengen (13).

Rond diezelfde tijd op 2 augustus 1819 werd het bestek opgemaakt om de oude dokken wat uit te graven en de specie te gebruiken om enige delen van de Amerikaanse kreek op te vullen en de berm te maken aan de noordelijke leidijk van het nieuw te graven kanaal beginnend bij de dam tussen het dok en de Amerikaanse kreek. Het werk moest onmiddellijk aangevangen worden en op 31 december 1819 beëindigd zijn. De aanbesteding had plaats op 14 augustus 1819 te Brugge onder het voorzitterschap van Louis Van den Bogaerde, ondervoorzitter van de Staten, die de Gouverneur die met verlof was, verving.

De aannemer was Jean de Ridder uit Oostende tegen 56.500 gulden (14).

De westkaai van het strandingsdok (later visserskreek genoemd), moest hervoegd worden over een lengte van 217 el. Op 29 oktober 1819 liet de gouverneur uit Brugge aan de minister weten dat het werk aangenomen werd door François Dickschen tegen 11.100 gulden. De minister ad interim Repelaer van Driel gaf zijn goedkeuring op 18 november 1819 (15).

Op 22 maart 1820 liet de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat uit Den Haag aan de gouverneur weten dat er op zaterdag 15 april te Brugge een aanbesteding zou doorgaan voor de verlenging van het bestaande paalwerk aan het strandingsdok en de verbinding ervan met het paalwerk van de sluis. Op 25 april 1820 werden de werken toegewezen aan Adriaan Visser uit Sliedrecht tegen 9.990 gulden (16).

Dezelfde minister liet op 19 juni 1820 weten dat volgens inspecteur-generaal Goudriaan de buitendam aan de nieuwe sluis zal kunnen opgeruimd worden tussen 25 en 29 juni zodat de doorvaart langs het nieuwe kanaal volledig zal geopend zijn. De gouverneur vroeg aan het stadsbestuur een datum vast te leggen tussen 25 en 29 juni.

#### 7. De plechtige opening van de nieuwe sluis en de vaart

De datum werd vastgesteld op 29 juni zoals aan de heer Van Overbeke, uitbater van het schip Oostende-Slijkens, werd gemeld. De autoriteiten zouden te Scheepsdale vertrekken tussen 2 uur en 10 uur om aanwezig te zijn bij de opening van het nieuwe kanaal en de nieuwe sluis die op dezelfde dag zouden plaats grijpen.

Op 1 juli 1820 werd door de stadssecretaris Durdu een verslag opgemaakt over die gebeurtenissen voor de burgemeester en de schepenen van de stad dat we hieronder laten volgen:

Op 29 juni 1820 had de plechtige opening plaats van het nieuw kanaal en van de sluizen van de Oostendse dokken.

Van in de vroege ochtend waren de schepen in de haven bevlagd. De burgerlijke en militaire overheden van Oostende werden samengeroepen in het stadhuis. Vandaar gingen ze naar de handelsdokken om zijne Exc. de Gouverneur te ontvangen die de plechtigheden voorzat in naam van de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat. Op de middag kwam een versierd jacht toe waarop zich bevonden: Zijn Exc. de Gouverneur Baron de Loen en de Barones, de edele heren afgevaardigden van de Staten van de Provincie, generaal-majoor Demoulin, provinciecommandant en andere gezagdragers van Brugge. Bij het binnenvaren van de dokken lieten de schepen die aan

de plechtigheden zouden deelnemen, hun artillerie horen en op 3 van die schepen werd er muziek gespeeld. Het jacht van de Gouverneur had het muziek van de 6<sup>de</sup> divisie van de nationale militie aan boord en een batterij die tegelijk vuurde.

Bij het ontschepen van de Gouverneur hield de burgemeester een toespraak waarin hij wees op de voordelen van de werken en de erkentelijkheid van de Oostendenaars uitdrukte voor Zijn Majesteit. De Gouverneur antwoordde in analoge termen. De burgemeester wenste vervolgens inspecteur-generaal Goudriaan geluk voor de snelle uitvoering.

Nadat Z. Exc. het nieuw kanaal had geopend en de werking van de nieuwe doksluizen had bekeken, vaarden de volgende schepen binnen.

A. Door de sluis:

de Willem I, kapitein Delahaije, versierd en bevestigd, met aan boord het muziek van de artillerie. Het was dezelfde kapitein die het bevel voerde op het 1<sup>ste</sup> schip dat het

- 1) dok binnenvaarde als het gebouwd was in 1776. Hij was de laatste om buiten te varen als men de huidige werken was begonnen. Nu was hij 82 jaar oud.
- 2) L'Aventure, kapitein Meijnne.
- 3) Jeune Edouard, kapitein Beens.

B. Langs het kanaal:

- 1) de Vigilance, kapitein Royon; versierd en met muziek en artillerie aan boord.
- 2) de Deux Amis, kapitein Van Gillewe.
- 3) de Emelie, kapitein Van den Kerckhove.

Al die schepen voeren onder nationale vlag.



*Een zicht op de Conterdamsluis op de afleidingsvaart zoals ze nog te zien was in april 1950. Op de achtergrond het zuiveringsgesticht (alias de strontfabriek). Op heden staat daar nu het H. Hartziekenhuis. (Foto R. Vancraeynest)*

Daarenboven kwamen nog binnen langs de sluis.

- 1) het Engels schip Flying Fish, kapitein John Smith.



2) het Franse schip Jeune Sauterelle, kapitein Grégoire Luco.

Een ontelbare menigte was aanwezig en riep "Leve Willem ! Leve de Koning !" Het muziek liet zich horen, ook de klokken, de beiaard en de kanonnen.

De Gouverneur en zijn gevolg gingen nu naar de nieuwe sluis (Conterdam) op het nieuwe kanaal bij de plaats genoemd de *barrage*.

Na de terugkeer volgde een banket in het stadhuis aangeboden door het stadsbestuur. Verscheidene toasts werden uitgesproken o.m. door de Gouverneur op Zijn Majesteit en op Z.Exc. de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat. In de hulde werden ook betrokken de afgevaardigden van de Staten, de generaal-majoor commandant van de provincie, de inspecteur-generaal Goudriaan en werd gedronken op de samenwerking van de handel van Brugge en Oostende. Ondertussen werden verscheidene muziekstukken uitgevoerd door de harmonie van een militaire kapel.

Om 20 uur scheepten de Gouverneur en zijn gevolg in aan boord van zijn jacht; het stadsbestuur en zijn medewerkers vergezelden hem tot aan de sluizen van Slijkens. Tijdens de nacht speelden fanfares op de schepen die in de dokken lagen.

Tot zover het verslag van secretaris Durdu van 1 juli 1820.

#### 8. De grote voordelen van de nieuwe werken

Uit de toespraak van de burgemeester aan de Gouverneur onthouden we vooral de voltooiing van twee belangrijke werken:

- 1) een zekere en belangrijke verbinding tot stand brengen tussen de dokken en het kanaal naar Brugge voor het aanbrengen van zoet drinkbaar water om ook de schepen en de kaaïen te beschermen tegen de zeewormen;
- 2) door de nieuwe sluis zullen de dokken niet meer met zeeslib gevuld worden en er zal een verbetering zijn voor het spuien van de geul.

Hij drukte zijn erkentelijkheid uit voor de koning en dankte inspecteur-generaal Goudriaan voor de ongelooflijke activiteit waardoor hij alles tot stand had gebracht en perfect uitgevoerd in zulke korte tijd (17).

#### 9. De tussenkomst van de Wateringen

Op 17 maart 1821 gaf de hoofdingenieur van het 11<sup>de</sup> district van de Waterstaat uit Brugge zijn advies over de werken.

Volgens hem was de gebrekkige uitwatering niet te wijten aan de indijking van de Snaaskerkepolder door de regering, maar aan de aanslibbingen in de Gauwelozekeek. Na de besprekingen van 29 Messidor jaar XI (=13 juli 1803) werden door de Wateringen aanbestedingen gedaan van de werken voor de uitwatering langs de stadsgrachten van Oostende en langs de St. Catharinasluis, werken die terstond moesten worden aangevat om nog vóór de winter gedaan te zijn. De afsluiting van de Snaaskerkepolder werd door de regering slechts uitgevoerd op 1 Frimaire jaar XII (= 23 november 1803). Door zijn besluit van 3 juni 1813 beval de prefect van het Leiedepartement dat de Wateringen hun voorschot van 30.000 frank zouden betalen zoals was overeengekomen. De Hollanders eisten een duiker om de Amerikaanse kreek onder de afleidingsvaart te leiden. De Wateringen gingen akkoord om 45.000 gulden te betalen (18).

De Watering Camerlinx wilde haar uitwatering bewaren langs het Provinciegeleed volgens het proces-verbaal van de vergadering van 8 mei 1818. Het Proviniegeleed dwarsde de St. Catharinapolder over een lengte van 1600 roeden en werd door de watering aangelegd in 1804

wegens de indijking van de Snaaskerkepolder en moest daarvoor een som van 149.300 frank betalen, wat nog niet was gebeurd. De Watering had sinds april 1737 haar uitwatering langs de Blauwe Sluis tot in 1804.

Die uitwatering werd bemoeilijkt in 1809 door havenwerken in 1810 en volgende jaren (19).

Koning Willem der Nederlanden liet op 3 augustus 1821 weten, op voordracht van zijn minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat J.G. De Meij van Streefkerk dd. 19 juli 1821, dat de Wateringen een som van 45.000 gulden moesten betalen volgens hun oppervlakte vastgesteld door de Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, en wel als volgt:

St. Catharinapolder	550	bunder	fl.1696-25
Gistel West-over-de-Ware	3468	"	fl.10695-57
Gistel Oost-over-de-Ware	871	"	fl.2686-25
Zwaanhoek (Oude Zandvoordepolder)	448	"	fl.1381-68
Nieuwe Zandvoordepolder	609	"	fl.1878-22
Zevekote	708	"	fl.2183-64
Eernegembroek	113	"	fl.348-51
Snaaskerkepolder	517	"	fl.1594-49
Keignaart	348	"	fl.1073-28
Gauweloze	80	"	fl.246-74
Camerlinx	<u>6879</u>	"	<u>fl.21215-37</u>
Totaal	14591	"	fl.45000-00

te betalen door de ontvangers in 3 termijnen, telkens betaalbaar op 31 december 1821 en de volgende in 1822 en 1823.

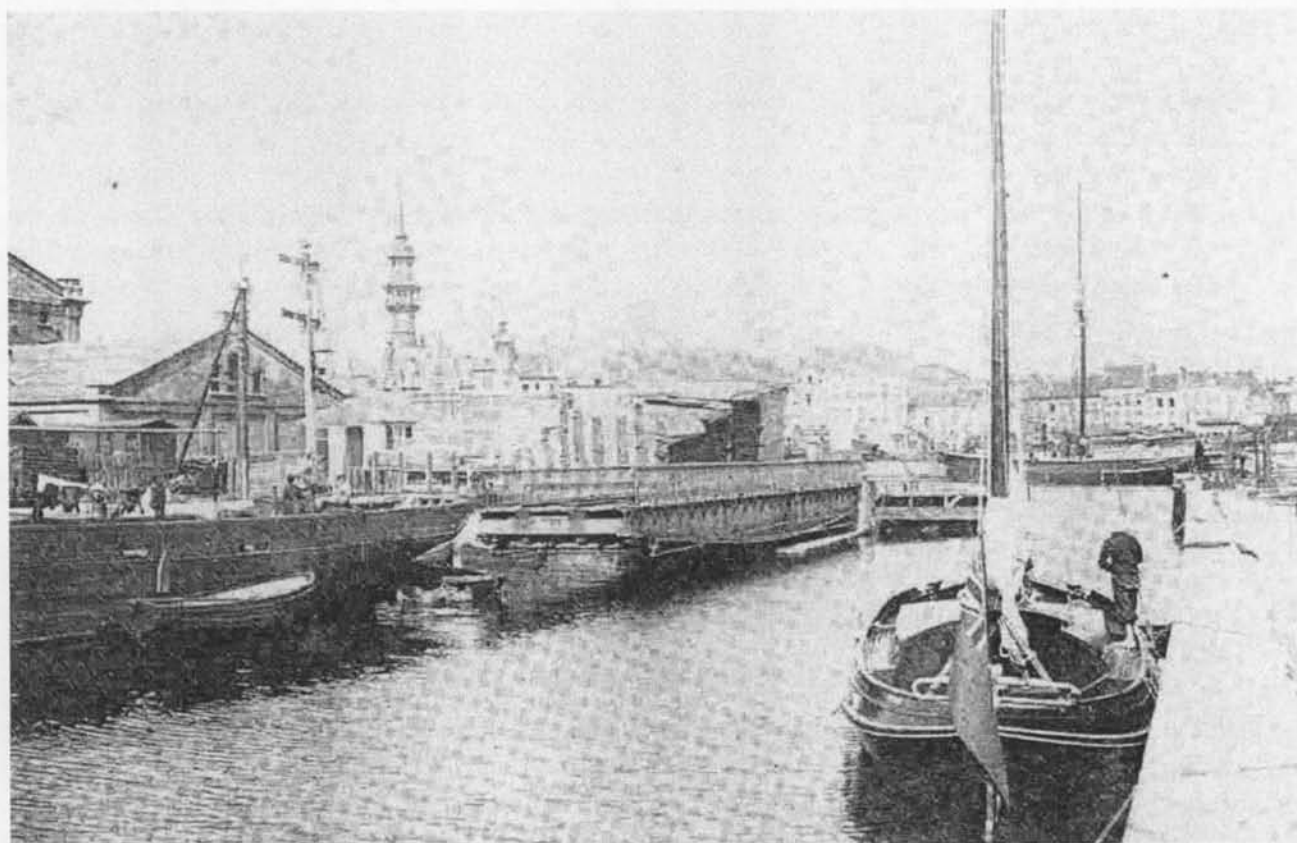
De Wateringen waren niet akkoord om te betalen (20).

Op 18 januari 1822 vroeg de stad Oostende aan de Gouverneur tussen te komen om het stinkend deel van de Amerikaanse kreek op te vullen en de St. Catharinasluis af te breken. Op 6 februari 1822 liet hoofdingenieur De Broek uit Brugge weten dat hij geen bezwaren had tegen de opvulling en de afbraak (21).

De beheerders van de St. Catharinapolder (get. J.C.Stochove) lieten op 24 april 1822 aan de Gouverneur van West-Vlaanderen weten dat de Amerikaanse kreek nu opgevuld was stroomafwaarts van de St. Catharinasluis. Deze mocht nu afgebroken worden na de verkoop die op 29 april 1822 zou plaats hebben. Het stadsbestuur van Oostende was ermee tevreden. De affiche vermeldde: sluis te koop met alle bijbehorende delen op maandag 22 april 1822 (22).

#### 10. Stilte na de Hollandse tijd – Bouw van een spoorwegbrug

Na de Hollandse tijd gebeurden er geen grote werken gedurende meer dan 30 jaar lang. Hoofdingenieur-directeur Zuber schreef op 31 mei 1866 aan de minister van Openbare Werken dat het lastenboek klaar was voor de bouw van een stuwbrug over de afleidingsvaart aan de ingang van de dokken te Oostende. De raming bedroeg 95.000 frank, afgezien van het brugdek te maken door de spoorwegen bedoeld om de treinen rechtstreeks aansluiting te laten geven met de pakketboten. Sasdeuren met drempels waren nodig om het water in de dokken, te kunnen laten zakken. Over de brug liep één spoor volgens het plan van hoofdingenieur-directeur van de spoorwegen Van der Sweep.



*De sluisdeuren en de opengedraaide spoorwegbrug (stuwbrug) tussen het eerste handelsdok en de afleidingsvaart. Over deze brug, gebouwd in 1866, reden de treinen komende doorheen het station Oostende-stad naar de pakketbotenkaai.*

De werken moesten uitgevoerd worden tussen 2 dammen op caissons de ene in het kanaal ter hoogte van de Amerikaanse kreek, de andere in het 1<sup>ste</sup> dok. De scheepvaart zou ongeveer 3 maanden onderbroken zijn en moeten gebeuren langs de sluis van Slijkens. De prijs van 95.000 frank overtrof gevoelig die van het eerste ontwerp van 8 juni 1865 gemaakt in de onderstelling dat de spoorwegen het grootste deel van het werk zouden uitvoeren en dat er andere funderingen zouden zijn.

Het krediet van 445.000 frank zal het krediet van 600.000 frank niet doen (22) overstijgen dat werd toegekend door de wet van 8 juli 1865. De brug overtrof wel met 40.000 frank de oorspronkelijke raming, maar de bouw van de nieuwe kaai der stoomschepen voor de pakketboten (achter het huidige zeestation) bedroeg nu 250.610 frank en was op 320.000 frank geraamd, dus 69.390 frank minder. Dat bedrag bleef dus over om de werf Den Duyts te kopen die moest onteigend worden om de nieuwe kaai der pakketboten te bouwen (23).

Op 23 juni 1866 vroeg het bestendig comité van Bruggen en Wegen aan de spoorwegen om sterkere grondvesten te bouwen en een doorgang voor voetgangers te voorzien over de brug.

Een affiche gedateerd te Brugge op 9 november 1866 kondigde de openbare aanbesteding aan op 24 november 1866 voor het bouwen van die stuwbrug. De laagste aanbieder bleek August Eerebout te zijn uit Brugge tegen 86.300 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 9 december 1866. De stad Oostende liet op 13 december aan de minister van Openbare Werken weten dat er aan de stuwbrug ofwel vloeddeuren ofwel ebbedeuren voorzien van windsteunbalken moesten voorzien worden. Ingenieur Piens liet aan hoofdingenieur-directeur Zuber weten op 28 december 1866 dat hij de voorkeur gaf aan vloeddeuren om de doorzijpeling van zeewater te vermijden als de dokken in vrije verbinding zouden staan met de zee om grotere stoomschepen binnen te laten. Zeewater was trouwens ook nefast voor de brouwerij Jean op het Hazegras die haar zoet water uit het kanaal



haalde. Op 23 januari 1867 liet het bestendig comité van Bruggen en Wegen uit Brussel weten dat zijn voorkeur naar vloeddeuren ging. De minister van Openbare Werken betuigde zijn akkoord met de vloeddeuren op 8 februari 1867 vanuit Brussel. De meerkosten zouden het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke afrekening.

Op 30 maart 1867 liet hoofdingenieur-directeur Zuber aan de minister weten dat de wijziging van de drempels, het bijvoegen van de vloeddeuren en de doorgang voor de voetgangers een meeruitgave van 41.450 frank zou bedragen.

Zuber liet op 23 juli 1867 aan de minister weten dat het schepencollege van Oostende had gevraagd een gasleiding te mogen plaatsen onder de vaart naast de stuwbrug voor de verlichting van de ontschepingsplaats. Alle instanties gingen daarmee akkoord (24).

#### 11. De verplaatsing van de afleidingsvaart

In een rede van hoofdingenieur Piens komen enkele werken voor in verband met de afleidingsvaart die door het plan Symon voor de Oostendse haven waren voorzien

o.m. 1) de rechtekking en de verbreding van het deel van de vaart tussen de handelsdokken van de stad en de creosoteerwerf. Dat deel zou een kanaaldok worden 2) de Conterdamsluis en de Kapellebrug (te Slijkens) zouden afgeschaft worden en vervangen worden door één kunstwerk dat zou gebouwd worden op een afleiding die zich met het kanaal naar Brugge zou verbinden met een zachte bocht (25). De "Chronique des Travaux publics" meldde dat de afleidingsvaart tegelijk verbreed en rechtgetrokken zou worden met een breedte van 150 m over een lengte van 1 km. Er zou een rechtstreekse verbinding komen met de voorhaven langs een sluis met sas waarvan de lengte 125 m zou bedragen en de breedte 45-65 m (?). De sasdeuren zouden 20 m breed zijn en de drempel zou op - 2 m liggen. Ook het kanaal Plassendale-Brugge zou verbreed worden tot 60 m aan de waterlijn en 18 m op de bodem i.p.v. 12 m. De diepte zou 7 m bedragen i.p.v. 4.65 m (26).

In het rapport van de minister van Openbare Werken over het jaar 1880 wordt daarenboven nog voorzien in het bouwen van een kaaimuur langs de afleidingsvaart en in het herbouwen van de brug van de Brugse poort (27). Daar de pakketboten over te weinig terreinen beschikten bij hun aanlegplaatsen ging men het deel van de afleidingsvaart over 45 m westwaarts verplaatsen over een lengte van 400 m vanaf de stuwbrug bij het 1<sup>ste</sup> handelsdok met inbegrip van de verplaatsing van de brug van de Brugse Poort. De scheepvaart zou onderbroken zijn van 1 april tot 15 augustus 1888 (28).

#### 12. De nieuwe handelshaven en de rechtstreekse spoorlijn naar het zeestation

In die jaren was er ook spraak van een nieuwe handelshaven voor Oostende. Het was een complex probleem vooral omdat het niet louter om Oostende ging maar ook om de belangen van de haven van Brugge waarop ik hier niet verder kan ingaan.

De gemeenteraad keurde op 25 augustus 1891 het voorlopig plan voor de nieuwe haven goed opgemaakt door Verraert, ingenieur van de stad, en Pierre De Mey, ingenieur van Bruggen en Wegen. De stad had reeds op 11 mei 1891 aan de Handelskamer gevraagd haar opmerkingen daarover te laten kennen.

De voorzitter August Van Imschoot zegde o.m. dat het verbreken van de verbinding tussen de oude dokken en het kanaal naar Brugge onaanvaardbaar was wegens de te grote lasten en gevaren voor de binnenscheepvaart. Die verbreking van de verbinding was het gevolg van de eis van de Spoorwegen om een rechtstreekse spoorverbinding aan te leggen van de lijn van Brugge naar het Zeestation. Die spoorlijn vereiste een draaibrug over de afleidingsvaart.

De voorziene uitgaven voor al de nieuwe havenwerken vergde van de stad een uitgave geraamd op 4.201.000 frank. De gemeenteraad was akkoord om daarvoor onmiddellijk een lening aan te gaan van 4.000.000 frank.

Op vraag van de Handelskamer van 24 november 1891 aan de minister van Openbare Werken De Bruyn werd bij K.B. van 3 december 1891 een bijzondere havencommissie opgericht onder voorzitterschap van ingenieur De Raeve, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen. Maakten verder deel uit van die commissie: de schepenen van de stad Oostende, de ingenieurs van Bruggen en Wegen, de leden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Belgische Spoorwegen en de afgevaardigden van de Handelskamer. Er werden 6 zittingen gehouden maar er kwam geen oplossing voor de verbinding van de oude dokken met de vaart naar Brugge wegens de eis van de Spoorwegen voor de rechtstreekse verbinding met het Zeestation.

Op 13 juli 1892 werden een afvaardiging van de gemeenteraad, senator Verbeke en de kamerleden de Stuers en Pieters door de Minister van Openbare Werken ontvangen en brachten over dit bezoek verslag uit aan de gemeenteraad op 18 juli 1892. Er werd o.m. besloten dat de rechtstreekse spoorlijn de afleidingsvaart zou afsluiten. Minister Van den Peereboom wilde zich niet uitspreken over de rechtstreekse spoorverbinding. Ingenieur Sarton van de Spoorwegen die deel uitmaakte van de plancommissie wilde dat er onmiddellijk een verbinding zou tot stand komen, desnoods met een voorlopige brug over de afleidingsvaart.

Eindelijk, op 24 februari 1893, verklaarde de minister van Openbare Werken in de Kamer dat de plannen voor de nieuwe haveninstellingen goedgekeurd waren. De staat zou de nieuwe voorhaven bouwen en de stad Oostende de nieuwe dokken en ook de sluis. Brugge zal verbonden worden met de zee te Heist. Daar zou de Staat een sluis bouwen en beschouwde de nieuwe sluis te Oostende niet langer noodzakelijk als toegang tot de haven van Brugge. De stad Oostende moest ze daarom maar zelf bouwen.

Op 28 juli 1893 verklaarde minister De Bruyn in de Kamer aan de Stuers dat er nog steeds geen kredieten beschikbaar waren omdat er eerst nog studies moesten komen. Op 9 augustus 1893 verklaarde Alfons Pieters in de Kamer dat de stad Oostende nu al 18 maanden had gewacht op de goedkeuring van het plan. Nu het plan er kwam, aanvaardde de stad Oostende dat plan met tegenzin omdat de bouw van de sluis ten laste gelegd werd van de stad. De onderhandelingen met de Wateringen zouden moeten gevoerd worden door de Staat (29).

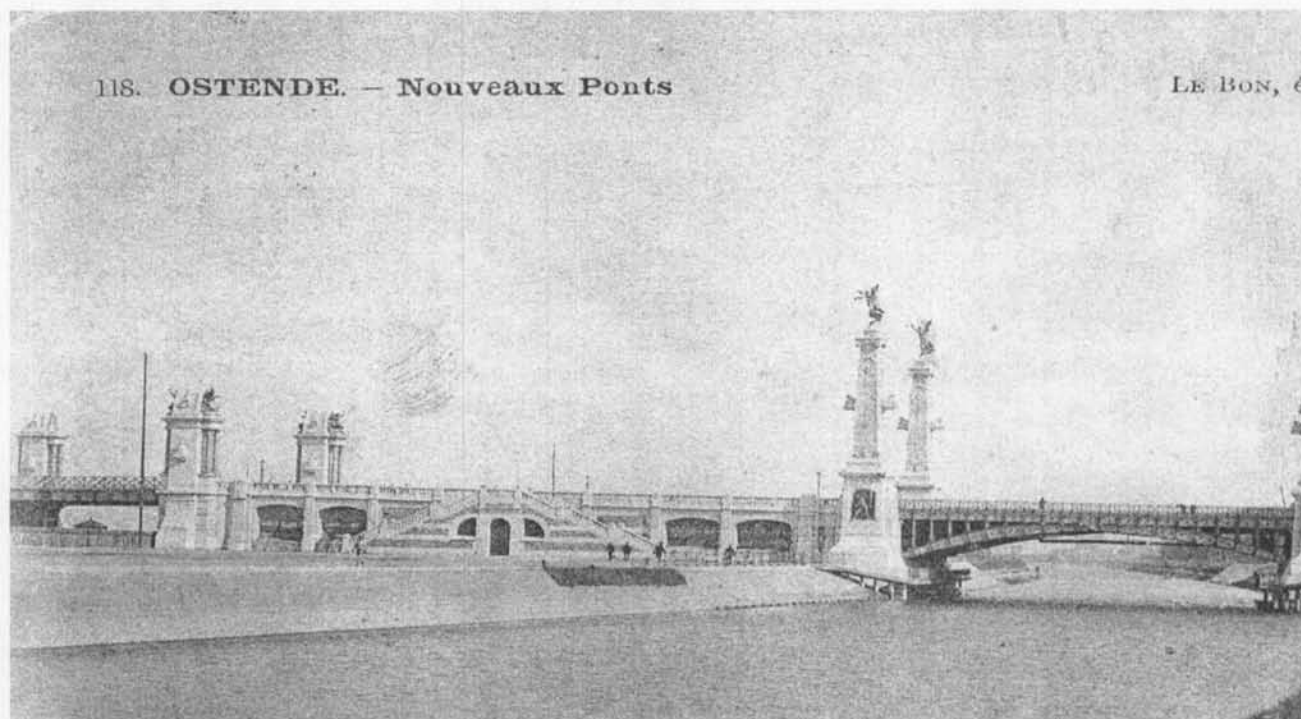
Wegens de werken zal vanaf 10 februari 1896 elke scheepvaart onderbroken zijn op de afleidingsvaart. Een kosteloze sleepdienst zal ingelegd worden langs de voorhaven en de sluizen van Slijkens (30).

### 13. De verdere perikelen van de afleidingsvaart en de rechtstreekse spoorlijn

Op 6 november 1897 had te Brugge op het provinciaal Gouvernement de aanbesteding plaats voor de verplaatsing van de afleidingsvaart tussen de stuwbrug te Oostende en de Conterdamsluis. De raming bedroeg 428.942,74 frank Dat werk werd aangenomen door De Cloedt uit Blankenberge en Van de Kerckhove uit Wenduine tegen 447.000 frank (31).

Vanaf 18 februari 1898 zal de scheepvaart op de afleidingsvaart onderbroken zijn voor 4 maanden tussen de stuwbrug en de Conterdamsluis (32). De werken voor de verplaatsing vorderden goed. Drie stoompompen werkten voorturend om de vaart droog te trekken, terwijl 400 werklieden de nieuwe vaart aan het graven waren langsheen het Maria Hendrikapark doorheen de creosoteerwerf van de Staat (33). De werken moesten gedaan zijn in mei maar er kwamen nog 2 maanden vertraging bij (34) Bij Ministerieel Besluit van 16 september 1899 werd te Brussel een commissie

van Openbare Werken samengesteld om het probleem te bestuderen van de overweg op de baan Oostende-Brugge voor de rechtstreekse spoorlijn naar het Zeestation. Tevens werd een ontwerp gemaakt voor een nieuwe draaibrug over de afleidingsvaart en het ontwerp van een viaduct voor het wegverkeer onder de verhoogde sporen van de rechtstreekse lijn (35).



*De afleidingsvaart gezien in de richting van de Conterdam met de stalen boogbrug die erover loopt. Uiterst links ziet men de spoorwegbrug.*

Op 7 september 1900 vroeg ingenieur Van Gansberghe aan de minister van Openbare Werken een nieuwe draaibrug te bouwen over de afleidingsvaart en ook de werken aan de Brandariskaai te laten uitvoeren door E. De Jonghe uit de Spinolarei 9 te Brugge. De minister gaf zijn goedkeuring op 15 september 1900 (36).

Voor het onderhoud van haar rijtuigen overwoog de spoorwegdirectie in 1902 een loods te bouwen op de rechteroever van de afleidingsvaart waar nu ongeveer het gewezen goederenstation staat.

Deze terreinen waren in gebruik door de firma De Buck en Deweert voor het stapelen van Noords hout (37). Dank zij havenkapitein Louis Laroye kon het eerste schip met een lading hout langs de afleidingsvaart op 08 oktober 1903 het nieuwe dok bereiken. Het was het Belgisch ss. Antverpia, kapitein Calmelet, thuishaven Antwerpen, metend 623 nettoregisterton. De lading hout kwam van Christiansand en was bestemd voor de firma Defever en Snauwaert. Er werd gemeerd langs de westkant aan de 1<sup>ste</sup> houten aanlegsteiger bij het zwaaidok maar er kon slechts langs één luik gelost worden. Er moesten meerdere aanlegsteigers komen, liefst doorlopend, en nog beter een kaaimuur (38).

Op 28 december 1903 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat ingenieur De Nys van de spoorwegen te Brugge de draaibrug op het einde van de afleidingsvaart wilde vervangen door een vaste brug met een doorvaartopening van 12 m. Van Gansberghe ging daarmee niet akkoord omdat de afleidingsvaart gebruikt werd als zeekanaal zolang de nieuwe haveninstellingen nog niet in gebruik waren. Daarom was 12 m opening te weinig (39).





*De stalen boogbrug over de afleidingsvaart gezien vanuit het noorden. Die brug bestaat op heden nog behalve de prachtige versieringen die door de Duitsers tijdens WO I werden weggenomen.*

Op 30 maart 1904 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat de nieuwe stuwbrug stroomopwaarts aan het zwaaidok in de loop van datzelfde jaar zou gedaan zijn (40).

De raming voor de bouw van een kaaimuur stroomafwaarts van de brug van de Brugse poort alsmede de aanpassing van de sluis en de duiker van de Conterdam bedroeg 779.261,65 frank. Het resultaat van de aanbesteding op 4 mei 1905 duidde Ernest Storms aan uit Brugge tegen 698.990 frank met gebruik van hout uit Australië voor de sluisdeuren en 692.000 frank met deuren in eikenhout (41).

Sinds maandag 13 maart 1905 kon de brug over de afleidingsvaart aan de Conterdam niet meer bewegen. De binnenschepen moesten voortaan langs de nieuwe voorhaven varen (42). Ingevolge de conventie van oktober 1902, art. 3, zou de scheepvaart op de afleidingsvaart tussen het 1<sup>ste</sup> handelsdok en het zwaaidok vanaf 1 juni 1905 voor de duur van 5 maanden onderbroken zijn.

In die tijd zou men de draaibrug met 2 sporen waarover de rechtstreekse spoorweglijn loopt, vervangen door een metalen brug met 4 sporen. Daarnaast zou een schuine onderdoorgang voor het wegverkeer in metselwerk gebouwd worden van 7 m breedte. De aanbesteding had de week voordien plaats te Brussel (43).

Op 27 april 1905 liet de Handelskamer aan de stad Oostende weten dat, sinds de toegang voor schepen met vaste masten langs de afleidingsvaart onmogelijk was, de schepen met hout langs de sluis van Slijkens moesten passeren die slechts schepen met 12 voet diepgang toelaat. Die schepen moesten dus eerst gelicht worden. De stuwbrug aan het zwaaidok was klaar. Alleen de vingerling moest nog gedempt worden en de sporen gelegd (44).

## Verwijzingen

- 1) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 387.
- 2) Idem als 1.
- 3) Idem als 1.
- 4) Idem als 1.
- 5) R.A. Brugge. Toegang 116. Kamer van Koophandel nr. 740,
- 6) R.A. Brugge. Modern Archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 285.
- 7) Idem als 6.
- 8) Idem als 1.
- 9) Idem als 6.
- 10) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 321.
- 11) Idem als 6.
- 12) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 317.
- 13) Idem als 12.
- 14) Idem als 10.
- 15) Idem als 12.
- 16) Idem als 12.
- 17) Idem als 12.
- 18) Idem als 1.
- 19) Idem als 1.
- 20) Idem als 1.
- 21) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 389
- 22) Idem als 1.
- 23) A.R.A.Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 210.
- 24) Idem als 23.
- 25) E.O. 17 juli 1879.
- 26) E.O. 16 oktober 1879.
- 27) E.O. 17 november 1881.
- 28) E.O. 8 januari 1888.
- 29) Bulletins van de Handelskamer van de jaren 1891,1892, en 1893.
- 30) E.O. 30 januari 1896.
- 31) E.O. 9 november 1897.
- 32) E.O. 6 februari 1898.
- 33) E.O. 3 maart 1898.
- 34) E.O. 25 augustus 1898.
- 35) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 828.
- 36) Idem, nr. 827.
- 37) Car. 18 september 1902.
- 38) Car. 11 oktober 1903.
- 39) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 883.
- 40) Idem, nr. 832.
- 41) Car. 28 maart 1905 en 06-07 mei 1905. E.O. 9 mei 1905.
- 42) Car. 19 maart 1905.
- 43) Car. 11 april 1905.
- 44) Bulletin van de Handelskamer 1905.